



2. Teil: Vom PS-Zwerg zum Schlachtschiff

Die ersten Goggomobile gingen 1955 in Serie und machten Dingolfing, ein jahrzehntelang ziemlich unbekanntes Provinznest in Niederbayern, über Nacht als Automobilstadt bekannt. Nachdem Firmenchef Hans Glas zunächst nur die Wetterschutz-Wünsche von Motorradfahrern mit seinem 13-PS-Zwerg zu erfüllen suchte, startete er in den sechziger Jahren den Versuch, als „Hecht im Karpfenteich“ in die adelige Hubraumklasse vorzudringen.

Im Anschluß zur Dezember-Titelgeschichte über den größten deutschen Klein-Mobil-Erfolg, berichtet MARKT-Autor Ulrich Kubisch in Teil II seiner Glas-Modellstory über die großen Geschwister des Goggos.

„Wir sind einfache Wirtschaftler auf niederbayerischem Grund“, begann in den ersten Maitagen 1957 Kleinwagenfabrikant Hans Glas eine Tischrede vor geladenen Gästen in seinem Dingolfinger Privatdomizil. „Aber wenn wir in letzter Zeit jeden Monat für zehn bis fünfzehn Millionen Mark Goggomobile verkauft haben, da wiss ma jetzt, daß ma heut an Schweinsbraten essen dürfen.“

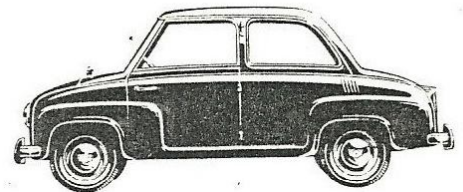
Hans Glas, der sich fünfundvierzig Jahre zuvor noch als „kalter Buffetier“ und kaufmännischer Angestellter in den USA durchschlagen mußte, hatte es längst „geschafft“ und verstanden, seine „Glas GmbH Isaria Maschinenfabrik“ zu einem florierenden Kleinst-Autounternehmen auszubauen. 60.000 Goggos bevölkerten schon bundesdeutsche Straßen, und so begann „mit der Kleinstwageninvasion eine böse Zeit. Bei dem gegenwärtigen Zustand der Straßen ist zu befürchten, daß Straßenverstopfungen, besonders am Wochenende, immer häufiger werden, wenn immer mehr Kleinstwagen und Rollermobile Verkehrsmanöver im LKW-Tempo ausführen und wegen ihres geringen Beschleunigungsvermögens die Überholspur blockieren“ („Der Spiegel“).

Vier Räder, Differential und Platz für zwei Erwachsene und zwei Kinder - das war in Verkleinerung das konstruktive Konzept der Dingolfinger Autobauer, die mit einem Wagen für Motorradfahrer den Einstieg vom Landmaschinenhersteller in die Kfz-Branche wagten. Mitte 1957 verließen jeden Tag 250 Wagen das Werk!

Trotz des Erfolges blieb Hans Glas nicht untätig und ersann eine Ausweitung seiner Kleinwagenpalette. Ende 1958 lieferte Din-

golfing den ersten „Isar“ aus - das Aufsteigermodell, angetrieben von einem 2-Zylinder-Viertakt-Boxermotor. Bis September 1965, dem Auslauf der Serie, erblickten 87.585 Wagen dieses Typs das Licht der Welt (Hans Glas: „Das große Goggomobil ist der Daumen der Hand“). Nach den Goggomobilen erlebte der Isar die zweithöchste Auflage in der Geschichte des Dingolfinger Familienunternehmens. Darunter auch als Spezial-Krankenwagen-Version und als Kombi (ab November 1959).

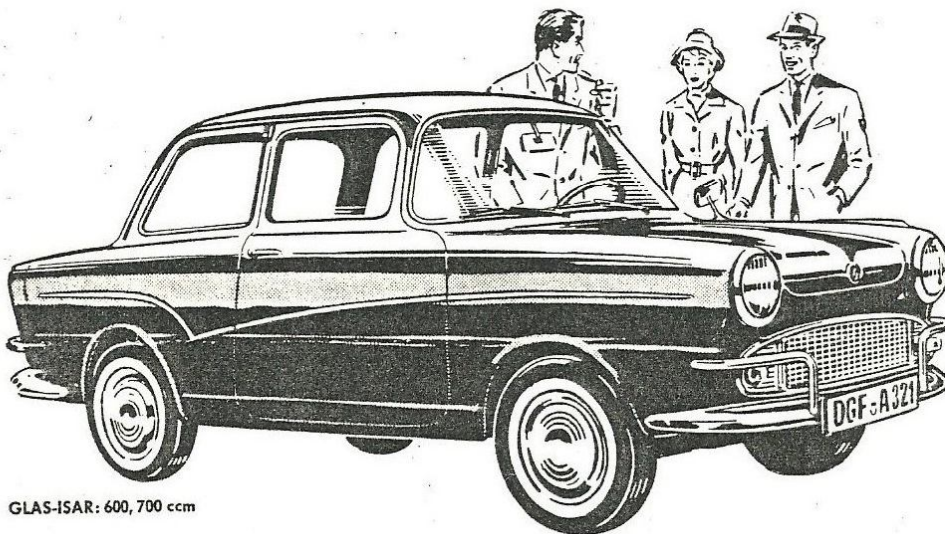
„Was taugt der große Goggo?“ fragten sich im Dezember 1958 die Autotester der Zeitschrift „Roller Mobil Kleinwagen“



GLAS-GOGGOMOBIL-LIMOUSINE: 250, 300, 400 ccm

und fühlten dem Vehikel auf den Zahn. Urteil: „Kein neuer Stil, sondern ein Auto: vorn englisch, hinten Dingolfing. Hätte er nicht die Panoramascheibe, wäre er kein Blickfänger. Aber er hat sie. Sie ist ein fortschrittlicher Akzent auf der sonst eher konservativ geformten Karosserie, der man (...) einen italienischen Zeichenstift gewünscht hätte.“

Besonders gefielen den Blattmachern der „automobilmäßige Gesamtaufbau“ und die „ausgezeichneten Fahreigenschaften, in dieser Klasse in dieser Form bisher noch nicht verwirklicht: neuer Maßstab“. Bemängelt wurde indes die „mangelnde Abdämpfung der Triebwerksgeräusche nach innen; Windschutzscheibe nicht aus Verbundglas“ und daß die „Anlaufschwierigkeiten der Serie noch stark auf die Ausführung ab(färbten)“: „Der Kofferraum ist groß und gut zugänglich (...). Daß beim Öffnen des nassen Deckels reichlich Wasser in den Kofferraum tropft, hätte durch bekannte konstruktive Kunstgriffe vermieden werden können. (...) Die Verarbeitung der Karosserie ist solide, muß sich aber in den Einzelheiten noch sehr verbes-

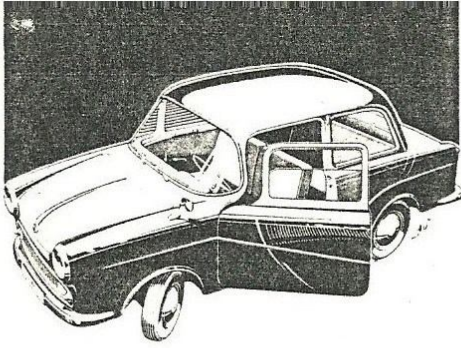


GLAS-ISAR: 600, 700 ccm

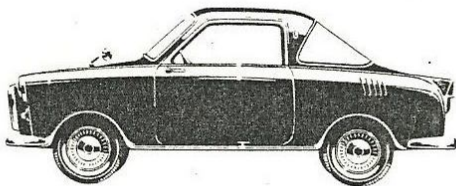
Die hohe Wirtschaftlichkeit aller GLAS-AUTOMOBILE ist ebenso sprichwörtlich geworden wie ihre Leistungskraft und gute Straßenlage. So kostet z. B. der GLAS-ISAR 600 nur 227,85 DM Kfz-Steuer und Versicherung im Jahr, das

sind pro Tag 62 Pf oder rund 7 Zigaretten. Ein Rechen-Exempel, besonders interessant deshalb, weil dieser schöne Mittelklasse-Wagen nur einen Durchschnitts-Reiseverbrauch

von ca. 6 Litern aufweist und dabei bequem Platz bietet für 4 Personen und ihr Reisegepäck. Man sollte die Typen des GLAS-AUTOMOBIL-Programms kennen, bevor man sich zum Auto-Kauf entschließt.



ern, um den Maßstäben üblichen Automobilbaus standhalten zu können“. Verkauft wurde der „Isar“ wahlweise als T 600 mit 19 PS oder T 700 mit 29,5 PS. Die Kraft übertrug ein Viergang-Getriebe mit Porsche-Synchronisation per Kardan auf die Hinterräder. Preisbeispiel: 4.470 Mark incl. Heizung aber ohne Überführung für



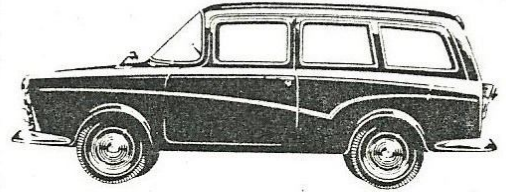
GLAS-GOGGOMOBIL-COUPÉ: 250, 300, 400 ccm

den T 700. Die Zweifarbenlackierung gab es ohne Aufpreis.

Nie auf den Markt kam der Typ S 35, der Westentaschen-Ferrari aus Niederbayern. Das rassige Mini-Coupé mit 34 PS-Motor, zwei Vergasern, modifizierter Nockenwelle und größeren Ventilen brachte immerhin 135 km/h Spitze. Zwar wurde der Zweisit-

zer mit großem Aufwand auf der IAA 1959 vorgeführt, doch wurde er nur in einer Vorserie von 3-5 Fahrzeugen gebaut. Als Preis waren ursprünglich DM 4750,- vorgesehen. Dunkle Wolken zogen über den Glas-Werken auf. Schon am 15.7.1958 ging durch den bundesdeutschen Blätterwald die Nachricht: „Goggomobilwerk muß entlas-

sen“. Die Hans Glas GmbH, Isaria-Maschinenfabrik in Dingolfing/Niederbayern (...) hat beim Arbeitsamt um Genehmigung zur Entlassung von 549 Arbeitnehmern

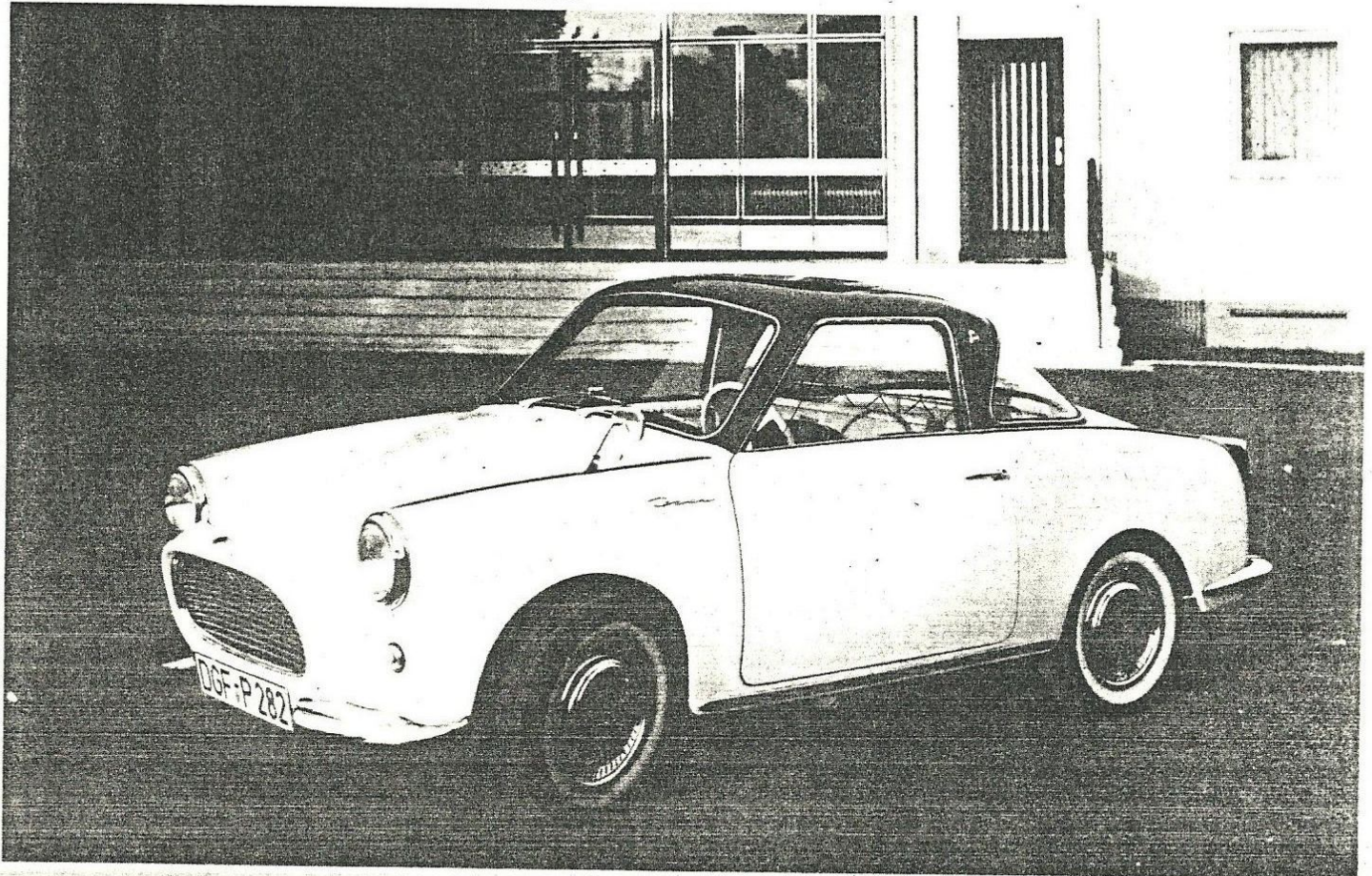


GLAS-ISAR-CAMPING: 600, 700 ccm



Hoffentlich guckt bald mal einer auf meine Isar Limousine.

Leider nie in Serie: der große Goggo S 35 mit dem Boxermotor des Isar



nachgesucht. Das Unternehmen begründet diese Kündigungen mit beträchtlichem Rückgang der Neuzulassungen von Personenwagen aller Typen im Mai um 20 Prozent gegenüber dem April“.

Tatsächlich steckte der Wurm schon viel länger drin. Das Familienunternehmen hatte sich mit der Massenfabrikation von Automobilen übernommen. Glas hatte zeitweise über 4750 Mitarbeiter, aus dem flexiblen Betrieb war ein schwerer Brocken geworden, der zu wenig Finanzmittel für geplante neue Projekte besaß, wie sie den anderen Aktiengesellschaften zur Verfügung standen.

Außerdem schadete Glas seinem Ruf, indem bei zu schnellen Entwicklungen die Qualität vernachlässigt wurde. Die Ausreifung der Glas-Wagen erfolgte durchweg Monate nach dem Serienbeginn.

Trotz schlechter Nachrichten drehte Glas dennoch heftig auf und erteilte mit dem 4-Zylinder-Reihenmotor der deutschen Industrie eine kräftige Lektion.

Egal ob als Coupe oder Limousine war das Kraftpaket auf vielen Rallyestrecken Europas präsent. Insgesamt entstanden 40.000 Wagen der 04-Baureihe - besonderes Kennzeichen: drehfreudige, über Zahnriemen angetriebene Nockenwelle.

Seine Premiere erlebte das sportliche Gefährt auf der 40. Internationalen Automobilausstellung 1961 in Frankfurt und wurde als Coupe zum Blickfang des Glas-Standes. Listenpreis: 5.380 Mark ab Werk (Normalausführung). Im Mai 1962 lief die Produk-



Einer der schnellsten Wagen seiner Klasse: der Glas 1304 TS leistete 85 PS und erreichte mit einem Leistungsgewicht von 9,8 kg/PS über 170 km/h.



Gut 100 PS leistete der Renn-Glas, dessen Vierzylinder der erste deutsche Motor mit Zahnriemen im Renneinsatz war.

04-Baureihe wurde im Herbst 1967, schon unter BMW-Regie, eingestellt.

Auf der IAA 1963 sorgte Glas für einen weiteren Paukenschlag und stellte den GT und die 1700er Limousine vor. Die Karosserie hob sich angenehm ab von den bisherigen Modellen mit kantiger Eleganz.

Unter der Motorhaube steckte wiederum der 4-Zylinder-Reihenmotor, allerdings aufgeböhrt auf 1300 ccm und mit zwei Solex-Schrägstrom-Vergasern ausgerüstet. Spitzengeschwindigkeit: 175 km/h. Damit rückte Glas zweifellos in den Kreis der gehobenen Mittelklasse. Insgesamt entstanden 4200 Glas GT, teilweise auch mit 100-PS-Kraftei. Wolfgang Terasa, Vize-Präsident des Glas-Club International: „Der GT war auf nationalen und internationalen Sportveranstaltungen ein gefürchteter Geg-



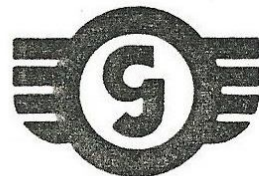
Schnitt des Isar T 700: sein Platz wird liebevoll bewundert.

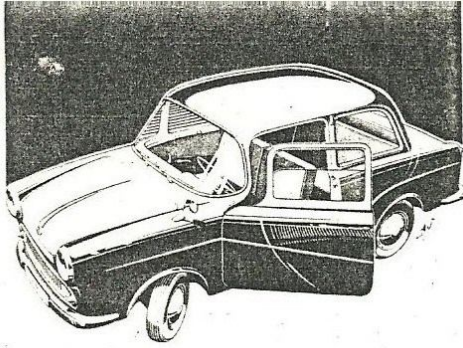
tion an. Im Januar 1963 kam zudem die 1204-Limousine, ein echter Viersitzer, heraus. Dieser Typ hatte 53 PS unter der Haube. Später folgte noch der 1304 mit 60 PS. Erstmals nahm Glas mit diesen Modellen seinen Kunden auch das Schalten ab und wurde damit seiner Außenseiterrolle um ein Weiteres erfolgreich gerecht. Von den deutschen Automobilbauern offerierte bis dato nur Mercedes eine Automatik, sieht man

einmal vom Opel-Diplomat als Dreiviertel-Amerikaner ab.

Sportlich ambitionierte Fahrer wählten indes den TS mit Fünfgang-Schaltgetriebe, Sperrdifferential und Ölkühler - mit 85 PS in ihrer Wagenklasse wahre Kraftprotze! Ab August 1966 erweiterte sich die Modellpalette noch um die Camping-Limousine (CL), die beim italienischen Blechschneider Frua entstand. Die Produktion der

ner. Mit dem Produktionsstopp des Glas GT ging ein Stück Individualität auf dem deutschen Automobilmarkt verloren“.





Das „Flaggschiff“ der Dingolfinger war jedoch weder der GT noch die Reiselimousine Glas 1700 (die Karosserie stammte aus der Goliath-Konkursmasse und basierte ebenfalls auf einem Frua-Entwurf), sondern der Glas V8. „Jetzt greift Glas zu den Sternen“, reagierten die Motorjournalisten auf das 4/5-sitzige GT-Coupe mit 2,6 Liter-Maschine (Spitze 200 km/h) und hielten auch prompt einen Spitznamen bereit: „Glaserati“ wegen der Ähnlichkeit mit dem Maserati.

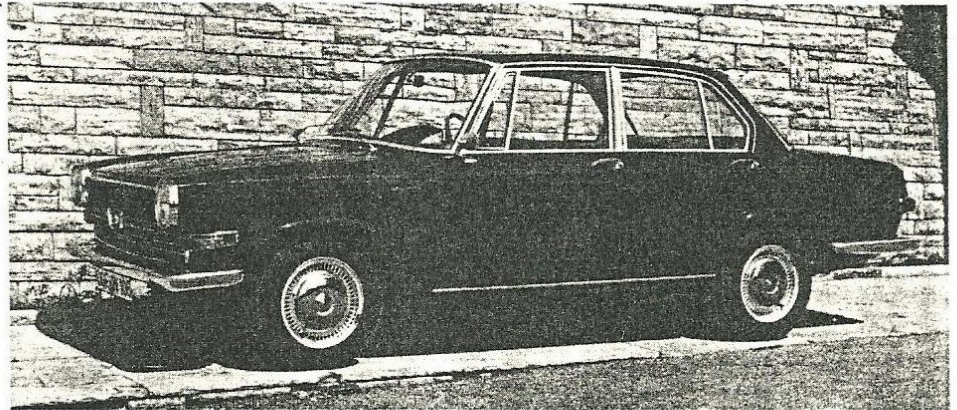
Von Juli 1966 bis Mai 1968 wurden genau 718 dieser exklusiven Wagen ausgeliefert, zuletzt mit BMW-Emblem und auf 3000 ccm aufgebohrt. Kostete der Wagen in der Ära Glas DM 18.000,-, verlangte die weißblaue Nobelmarke gleich DM 25.000,-, hatte allerdings auch den Glas V8 von einigen Kinderkrankheiten befreit.

In seiner Exklusivität mobilisierte das Nobelgefährt aus Dingolfing alle Sinne. In einer Zeit der Großserienproduktion hob sich der V8 deutlich von der Konkurrenz durch seine Individualität ab. Besonderes Kennzeichen: Die sportlich-gestreckten Konturen der Frua-Karosserie mit großen Fensterflächen, niedriger Gürtellinie und gediegener Innenraumausstattung. Allein das Armaturenbrett umfaßte sieben Rundinstrumente. Der Glas V8 war zu seiner Zeit ein Musterbeispiel für das Zusammenspiel

von Technik und Komfort im Automobilbau!

Ähnlich wie beim Pleite-Unternehmen Borgward bot Glas eine der umfangreich-

sten Modellpaletten Deutschlands - unten angefangen beim Goggomobil für die Führerschein-IV-Besitzer bis zum 8-Zylinder-Nobelschlitten für den Geldadel. Es fehlten nur noch die LKWs wie beim Bremer Familienunternehmen. Aber auch ohne die „Elefanten“ war dieses Programm zuviel für Glas. Glücklicherweise verstanden die

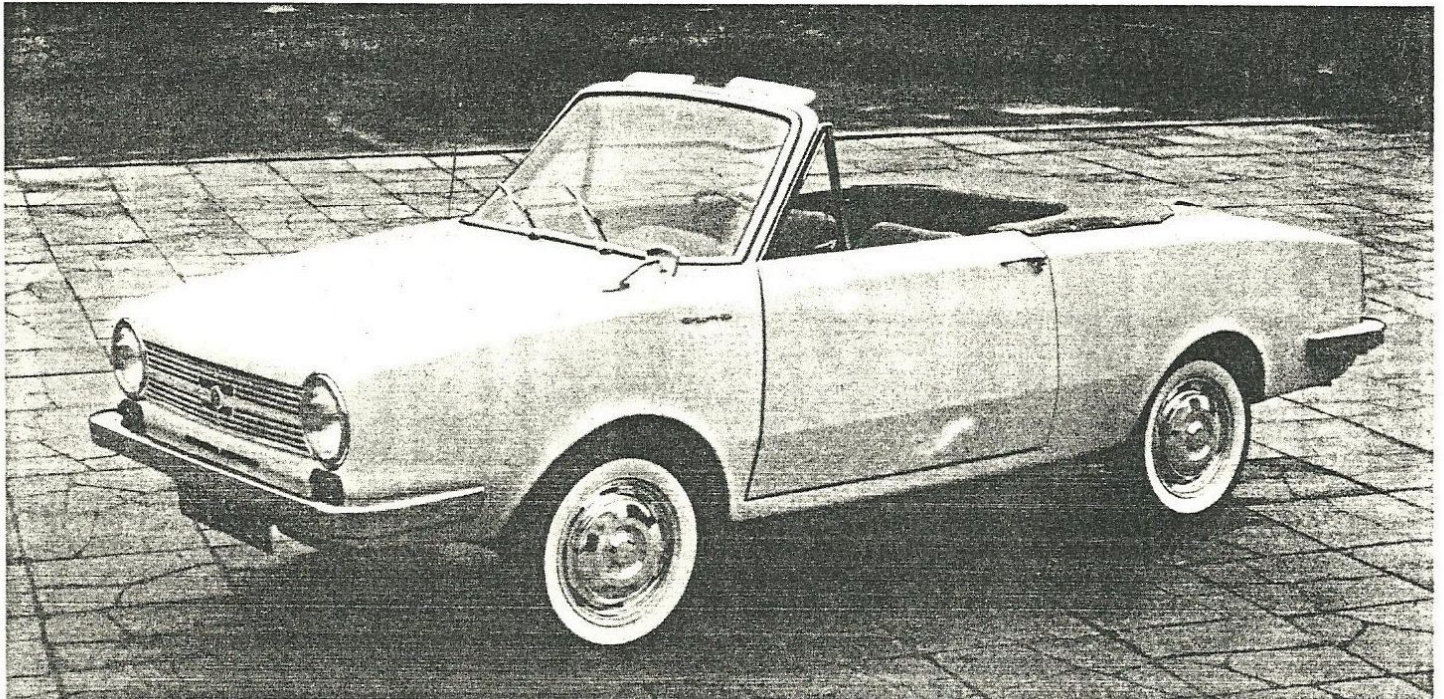


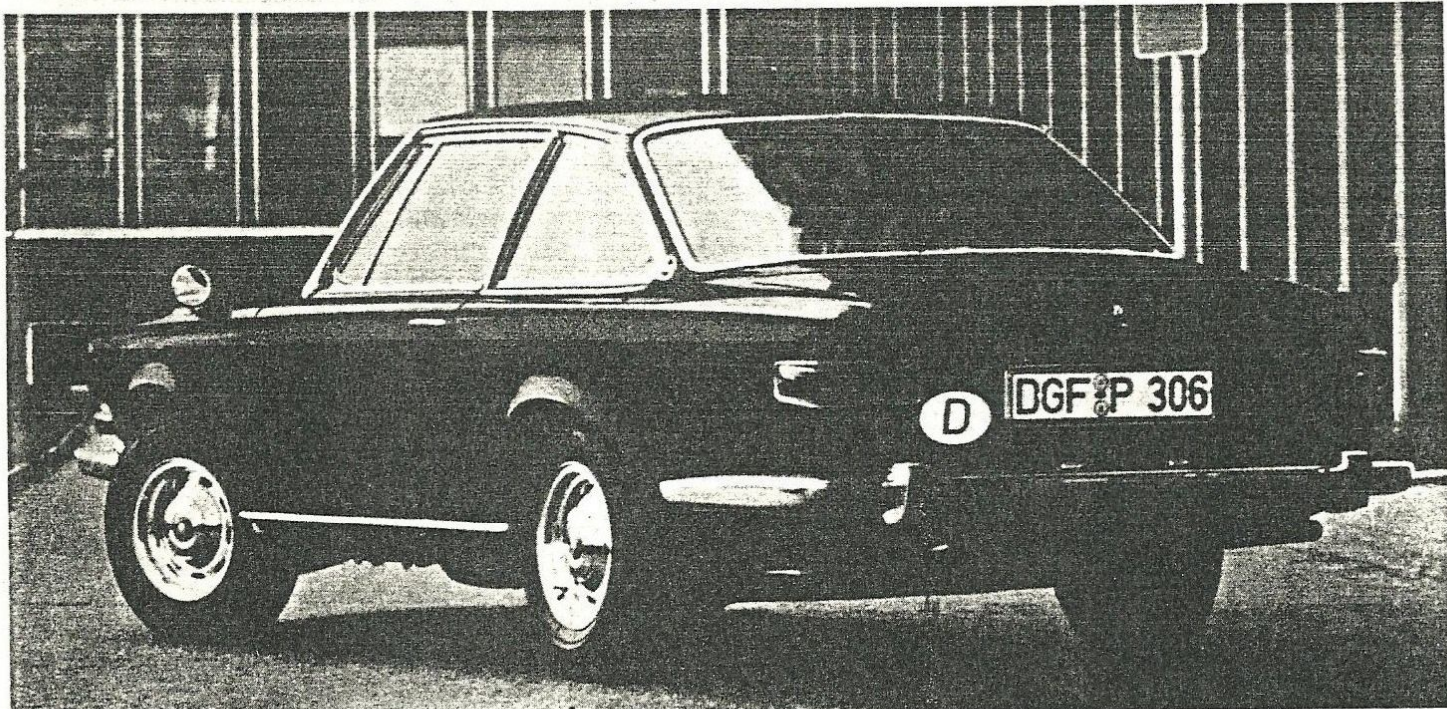
Wie ein barocker Italiener: der Glas 1700 und 1700 TS, dessen Entwurf von Pietro Frua stammt.



Das Glas 1300 und 1700 GT Cabriolet entstand in nur 363 Exemplaren.

Das schöne Cabriolet gab es wahlweise als S 1004 mit dem 40 PS 1-Liter-Motor oder als Glas S 1304 mit 60 PS und 1300 ccm.





In dieser zeitgenössischen Werbeaufnahme fällt der zu kurze Radstand des Glas 3000 GT nicht auf.

Glas-Club-Steckbrief

Mitglieder: zur Zeit ca. 300, steigende Tendenz. Mitglieder vor allem aus der BRD, Schweiz, Österreich, Holland und Frankreich, aber auch in Übersee, u.a. Australien, Amerika und Japan.

Clubaufgabe: Verein, der es sich zur Aufgabe macht, Goggo- und Glas-Fahrzeuge zu erhalten und seinen Mitgliedern bei Pflege, Erhaltung und Wiederaufbau alle Unterstützung im Rahmen seiner Möglichkeiten zu geben.

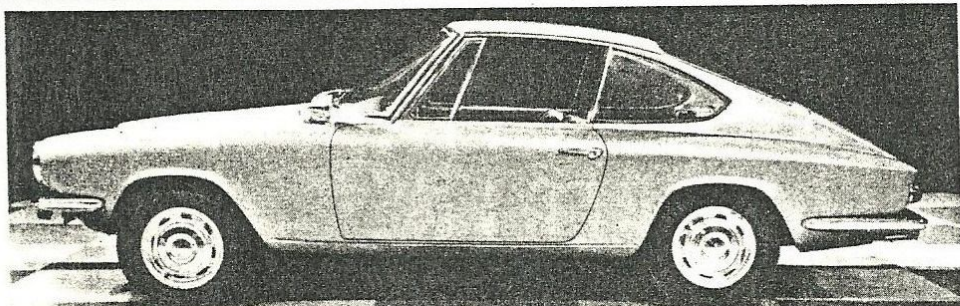
Jahresbeitrag: zur Zeit DM 50,-; es gibt keine Aufnahmegebühr, schriftlicher Mitgliedsantrag ist erforderlich

Kontakt: Präsident Kurt Bigler, CH-4564 Ziebach/Schweiz, Tel. 0041/65/352030; Vize-Präsident Wolfgang Terasa, G.-Hauptmann-Str. 121, D-4006 Erkrath, Tel. 0211/252856

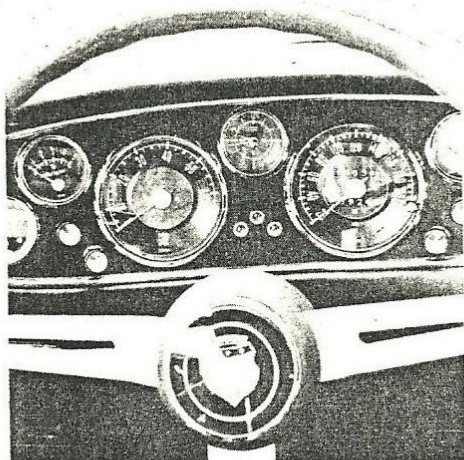
Clubtreffen: Jahrestreffen jeweils zu Pfingsten, 3-tägig an wechselnden Orten; außerdem mehrere Regionaltreffen.

Club-Infos: Glas-Club Nachrichten erscheinen 4 mal im Jahr und zusätzlich 1 Sonderausgabe.

Allgemeines: Für jeden Fahrzeugtyp gibt es Fahrzeugreferenten, die bei Problemen oder Ersatzteilsorgen weiterhelfen. Der Club kümmert sich um Nachfertigungsaktionen, allerdings ausgehend von dem Privatengagement seiner Mitglieder. Der Club ist auf allen großen Veteranenmärkten mit einem Clubstand vertreten, hilft mit Reparaturanleitungen, Ersatzteillisten usw. gegen Kosten-erstattung.

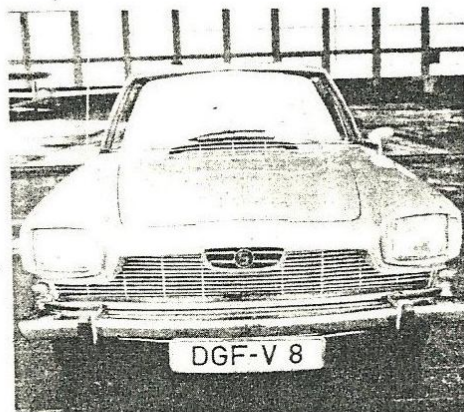


Die „Schokoladenseite“ des 1300 GT: von der Seite wirkt Fruas GT am harmonischsten.



Die Armaturen des 2600 V 8

Niederbayern jedoch, sich rechtzeitig nach einem Partner umzusehen. Nachdem VW und Ford ihr Desinteresse gezeigt hatten, griff BMW zu. Diese Fusion sicherte zwar nicht die weitere Existenz der Firma unter dem Namen Glas, aber immerhin über 4000 Arbeitsplätze.



Typisch Frua: die Frontansicht des „Glaserati“

Am 10. November 1966 kam es zur Zusammenlegung beider Werke. Die bayerische Landesregierung war mit einer langfristigen Staatsbürgschaft über 50 Millionen zur Hand.

Geraume Zeit wurden noch Glas-Automobile weiterproduziert, dann aber hielten die neuen BMW-Herren diskret ein Fließband nach dem anderen an und ersetzten die alten Hallen durch eine neue Automobilfabrik, in der heute die BMW-5er-Reihe entsteht.

Die letzten Glas-Wagen waren Goggomobil, jene Winzlinge, mit denen einmal der Automobilbau in Dingolfing begann. Im Juni 1969 ging die Ära Glas zu Ende.

Ulrich Kubisch

Produktionszahlen aller Kraftfahrzeuge von Glas

Modell	Produktionszeit	Stück
Roller	7/51 — 12/56	46.181
Lastenroller	3/53 — 9/55	485
Goggo-Limousine	2/55 — 6/69	210.531
Goggo-Coupé	2/57 — 6/69	66.511
Goggo-Transporter	11/57 — 11/65	3667
Isar Limousine	8/58 — 6/65	73.311
Isar Kombi	11/59 — 9/65	14.274
04-Coupé	5/62 — 10/65	3443
04-Limousine	1/63 — 12/67	26.994
04-Cabriolet	1/63 — 7/67	2033
04-CL	8/66 — 12/67	8233
GT-Coupé	3/64 — 8/67	5013
GT-Cabriolet	5/65 — 7/67	363
1700 Limousine	8/64 — 12/67	13.789
V8 - 2600 ccm	7/66 — 9/67	300
V8 - 3000 ccm	6/67 — 5/68	418
BMW GT 1600 Cp	6/67 — 8/68	1255
BMW GT 1600 Ca	unbekannt	2

Gesamte Kraftfahrzeug-Produktion: 476.803

